

VISÃO AÉREA DE OIAPOQUE



Autor: José Alberto Tostes

## PLANEJAMENTO URBANO DE OIAPOQUE: A TRIPLICE INTERAÇÃO DA CIDADE RIO, RODOVIA E FRONTEIRA

---

JOSÉ ALBERTO TOSTES

LINA BOTELHO

A cidade de Oiapoque é um importante elo na questão fronteiriça entre o Brasil e a França (Guiana Francesa). Essa importância levou a questionamentos quanto à relação que a cidade possui entre as dinâmicas do rio, rodovia e da fronteira, suas implicações e influencia para o planejamento e desenvolvimento urbano para a cidade de Oiapoque. Localizada no extremo norte do estado do Amapá, esta cidade situada à margem direita do rio homônimo, o rio Oiapoque, delimita a fronteira norte do Brasil com a Guiana Francesa, departamento ultramarino francês. (SILVA, 2009). Encontra-se a 596 km de Macapá, capital do estado do Amapá, distância percorrida pela BR-156 que corta o Estado de Sul a Norte (TOSTES, 2012).

Os três elementos, fronteira, rio e rodovia, no que diz respeito ao processo de ocupação e dinâmica regional, podem ser observados desde as origens da cidade até hoje. A fronteira, de caráter político-institucional, teve como ponto de partida a presença militar sobre o território limítrofe ao contestado franco-brasileiro, melhor expressado no distrito de Clevelândia do Norte. (Figura 1). O rio, rio Oiapoque, é o limite internacional e responsável pela dinâmica do lugar, pela relação com a paisagem, o modo de viver, mas também se torna meio pelo qual ocorrem relações clandestinas com a Guiana Francesa. A rodovia, BR 156, constitui-se como principal eixo de integração regional e principal elo entre os municípios do estado (TOSTES, 2012).

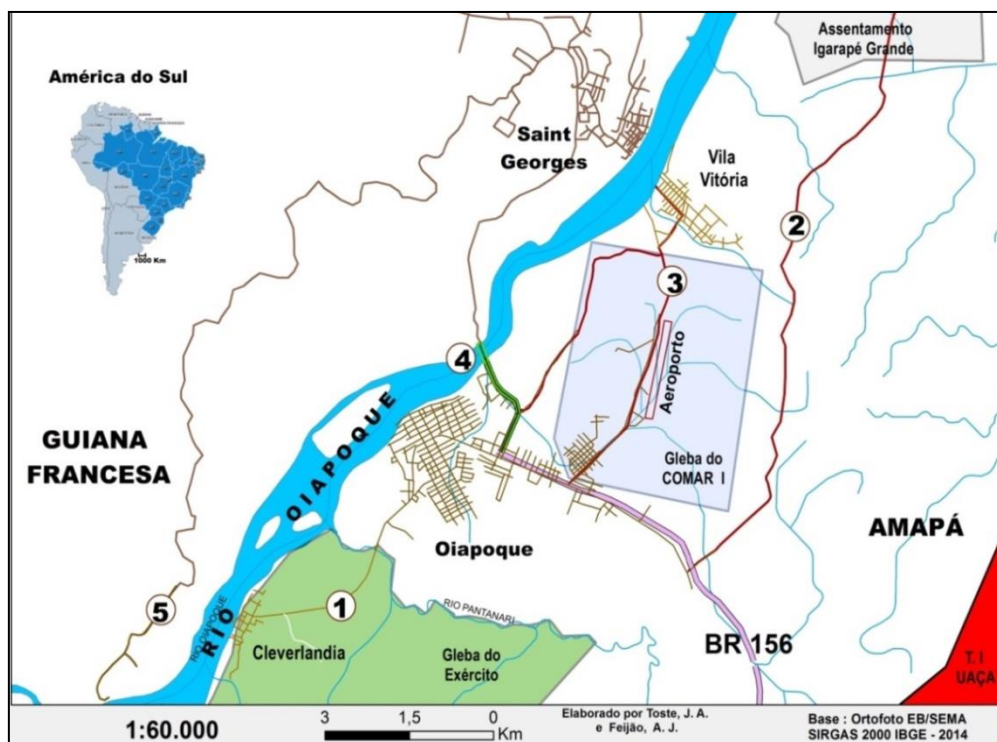


Figura 1. - Oiapoque no estado do A  
 Fonte: DNPM. Adaptação: J. A. Feijão (2017).

É inevitável pensar o conceito de cidade sem associar ao que Lefebvre (2001) denomina de “problemática urbana” e Ferrari Jr (2004) a produção e construção espacial de um mosaico de interesses. A cidade como expressão física, a forma, e o conteúdo, o urbano, se faz através de obras arquitetônicas, infraestruturas concebidas e desenhos que estruturam a vida humana e deixam transparecer as correlações de forças dos seus agentes, ou seja, interesses urbanos em diferentes escalas e tensões (FERRARI JR, 2004).

Ao planejamento urbano, principalmente na fronteira, as tentativas de: ordenar, regularizar, prever, controlar essas tensões, deve ser entendido como um processo permanente, pois se reflete de maneira bem expressiva na cidade. No caso da cidade de Oiapoque esse estudo permite alcançar as distintas interações da cidade, compreendida, do ponto de vista metodológico, também em três aspectos abordados no planejamento e desenvolvimento urbano, onde a escala local se insere dentro das competências do município, a regional, do estado e nacional, da união, resultando no que o trabalho define como: cidade do rio, cidade da rodovia, e cidade da fronteira.

A proposta do artigo é analisar o planejamento e desenvolvimento urbano e local da cidade de Oiapoque sob a dinâmica da cidade da fronteira, do rio e da

rodovia. A discussão teórica está baseada nos conceitos sobre cidade, planejamento e desenvolvimento urbano, e a interação entre as três abordagens metodológicas (fronteira, rio e rodovia), buscando compreendê-las individual e coletivamente a favor do planejamento urbano e desenvolvimento local.

### **A CIDADE, O PLANEJAMENTO URBANO E O DESENVOLVIMENTO LOCAL**

Correa (2005) define a cidade como um espaço urbano onde as desigualdades são frutos das relações de seus agentes, do contraditório e de forças antagônicas onde é possível encontrar interesses comuns e ao mesmo tempo, individualizados. A urbanização não pode ser considerada como simplesmente o crescimento do número e tamanho da população das cidades e da população urbana, mas é também o predomínio de novos padrões do uso do espaço e das relações ambientais entre os seres humanos e seu entorno, como evidenciam Nascimento e Mauro (2006).

Segundo estes mesmos autores (NASCIMENTO; MAURO, 2006) a urbanização na Amazônia apresenta-se em graus não uniformes, o que reflete um alcance espacialmente diferenciado dos processos de modernização e globalização. Dentre os conceitos definidos por estes autores cabe ressaltar o vínculo estabelecido entre as cidades e sua localização e grau de influência: cidades em faixa ribeirinha, e cidade à beira de estradas. Para eles:

Cidades em faixa ribeirinha são centros urbanos localizados na orla dos rios, dotados de uma estrutura sócio-política tradicional e conservadora, historicamente articulados a um sistema de exploração pouco dinamizado e associado a atividades de subsistência e de extração vegetal de baixo valor comercial. Cidades pequenas situadas nas margens de estradas vinculadas à recente criação da malha regional e a um novo padrão de inserção da região no capitalismo contemporâneo. (NASCIMENTO; MAURO, 2006)

Essas características e graus de influência citados são importantes quando se trata de planejar a cidade, e em se tratado de fronteira, acrescentam-se a estes as condições e peculiaridades fronteiriças. Entretanto, segundo Tostes (2007), apesar de o planejamento ser um importante instrumento de organização para uma sociedade, ao longo das últimas décadas, tem sido notório nos municípios amapaenses que o processo de gestão assumiu outra face, principalmente, em virtude das pressões sociais e os interesses políticos, sobretudo na escala local, onde os problemas urbanos são mais acentuados e imediatos e acabam por evidenciar um fracasso do exercício do planejamento.

Nossas cidades, no entanto, têm sido fruto de processos bastante equivocados de planejamento, cujo resultado pode ser avaliado a partir da imensa gama de problemas presentes em toda a rede urbana do país. Esses problemas podem ser considerados herança, primeiro, do modelo de políticas públicas adotado; segundo, das tipologias de planejamento urbano que influenciaram nossas práticas (ROSSETTO, 2005; ROSSETTO, 2005; ORTH, 2005).

Segundo Barcellos e Barcellos (2004) este fracasso é resultado da incerteza de mercados, produtos, serviços e comportamentos, onde esforços, tempo e dinheiro são desperdiçados com frequência.

Um marco legal e teórico para viabilização de um planejamento urbano e rural democrático, participativo, insere a noção de cidades sustentáveis na execução da política urbana, segundo Carvalho (2009) é o Estatuto da Cidade (Lei Federal 10.257/2001), que deve ser entendido como um conjunto de diretrizes, instrumentos gerais, específicos e de gestão para a execução da política urbana. Logo, os parâmetros necessários para a sustentabilidade urbana estão citados no Estatuto da Cidade como diretrizes também para o planejamento urbano sustentável.

O Estatuto da Cidade, ao estabelecer diretrizes para a política de desenvolvimento urbano, é considerado um avanço na tentativa de melhor ordenar a cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. A partir de sua aplicação, espera-se buscar o aprimoramento da gestão pública, por meio da necessária participação popular. Esse instrumento, além da ênfase dada à participação dos cidadãos no processo de planejamento e tomada de decisão, está fortemente voltado para a questão fundiária e a utilização de mecanismos inovadores que visam o cumprimento da função social da propriedade (BRASIL, 2001).

Para Veiga (2010, p. 09) quando se fala em desenvolvimento é frequente tratá-lo como sinônimo de crescimento econômico, porém, este autor deixa bem claro que “o desenvolvimento não se confunde com crescimento econômico, que constitui apenas a sua condição necessária, porém não suficiente”. Ou seja, não é duvidoso que o crescimento é um fator muito importante para o desenvolvimento, todavia, é importante deixar claro, com base neste autor, que no crescimento a mudança é quantitativa, enquanto no desenvolvimento ela é qualitativa. Ambos estão intrinsecamente ligados, mas não são a mesma coisa.

Para Santos (2007):

A ideia de desenvolvimento local, como sinônimo de industrialização, ainda está em voga na atualidade, prova disso é que muitos estados e municípios, no intuito de atrair indústrias, concedem isenções e incentivos fiscais, provocando uma verdadeira guerra fiscal.

Esta realidade apenas atrai um grupo de empresas, sem ligações orgânicas entre elas e com a localidade e também essas empresas podem migrar para outros locais, devido a falta de condições propícias à geração de aglomerados e de rendimentos crescente, aponta Santos (2007). Temos exemplos claros dessa realidade na Amazônia brasileira, em especial no estado do Amapá com a atuação da Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI) neste território.

## **A CIDADE FRONTEIRA, CIDADE RIO E CIDADE RODOVIA**

Para o senso comum, fronteira é sinônimo de limite, sendo ambos vistos tradicionalmente como lugares sujeitos à instabilidade e possíveis conflitos militarizados voltados à defesa do território (SILVA, 2011). Por este motivo a fronteira é demasiadamente acometida em sua dimensão geopolítica, sobre estratégias e gerências do território.

Segundo Silva (2011) a fronteira não poderia apenas ser estudada como uma dimensão geopolítica. A perspectiva de reflexão sobre essa realidade requer múltiplas dimensões, já que:

Nesses lugares ocorrem processos interativos com certo dinamismo social, econômico e cultural, não de forma homogênea, mas onde diversas realidades se encontram e também onde afluem problemas comuns enfrentados pelas populações locais diversas, estabelecendo-se novas relações e configurações da vida em sociedade. (SILVA, 2011. p.25)

A partir da referência deste autor, a cidade de Oiapoque é um exemplo de uma realidade de fronteira de múltiplas dimensões. Sua dinâmica é intensa e diversificada, não ocorre de forma homogênea, até porque ela abriga migrantes de diversos lugares, com costumes e realidades diferentes dos imigrantes, dos índios e dos próprios moradores nascidos no município.

Segundo Ghetti (2008) os diferentes significados atribuídos ao termo fronteira relacionam-se muitas vezes com contextos geográficos e históricos, relacionados à ocupação, formação e delimitação destes territórios. Concentram peculiaridades importantes em relação às suas políticas públicas uma vez que dependem de ações da esfera local (município), de ações no âmbito nacional, oriundas da preocupação do governo federal com essas regiões especiais.

Ghetti (2008) ainda afirma que as cidades de fronteira possuem uma condição tão peculiar dentro do território que se inserem, porque concentram fluxos transfronteiriços, ou seja, que atravessam o limite internacional. Neste sentido, a migração torna-se uma prerrogativa a ser avaliada a fim de evitar conflitos desta natureza. Por este motivo novas concepções são necessárias e reposicionam a fronteira, não como simples limite demarcatório, mas enquanto espaço de mútua convivência social.

Entendendo a cidade de Oiapoque como área de fronteira e um espaço urbano, Côrrea (2005) a entende como um produto social, resultado das ações acumuladas através do tempo, e engrenadas por agentes que produzem e consomem o espaço.

Sobre esta questão, a região fronteira estaria marcada predominantemente pelas relações estabelecidas pela sociedade, por meio das práticas econômicas, sociais e culturais de diferentes esferas territoriais, que, de forma muito simples abrange e coexiste com a realidade burocrática das relações internacionais. Ao mesmo tempo, mediante a prática cotidiana, os limites legais

são atenuados para satisfazer as necessidades básicas de sobrevivência contribuindo também para sustentação de práticas criminosas de contrabando, ou para outras atitudes ilegais (SILVA, 2011).

Segundo Conte (2007) o rio tem em si um papel geográfico vital, onde além de fazer parte do biosistema gerando diversidade de flora e fauna é uma alternativa ao transporte terrestre.

Considerado uma fronteira natural, um rio assim como outros acidentes naturais muitas vezes passa a fazer papel de fronteira (marcos naturais que independem da ação humana) definindo assim a intenção de trazer uma solução para delimitar e demarcar territórios, principalmente no que tange a disputas ou contendas entre povos ou países envolvidos. (CONTE, 2007, p.45)

O rio Oiapoque é um marco na divisão fronteiriça entre Oiapoque e Saint George, e uma boa parte da fronteira entre o Brasil e a Guiana, é o rio que separa e que une as duas cidades, que gera, inclusive, renda e circulação de moedas entre os países através dos catraieiros que fazem a travessia de um lado para o outro do rio.

Para garantir a proximidade física, material de circulação e mobilidade, entre os anos de 1965-85 foi implantada no estado brasileiro da Amazônia a “malha programada”, que visou completar a apropriação física e o controle do território com implantação de redes de integração espacial com investimento público na rede rodoviária. Entretanto, as aberturas de rodovias provocaram uma série de conflitos territoriais, principalmente na Amazônia, onde há política de proteção das áreas indígenas, que de alguma forma, representam uma resposta positiva à luta dos grupos indígenas em defesa de sua sobrevivência étnica.

Tendo em vista as categorias fronteira, rio e rodovia, o planejamento urbano de Oiapoque é essencial para que a cidade possua melhoria significativa na sua dinâmica, não apenas para controlar os problemas urbanos mas, é preciso haver uma ligação do planejamento com a sociedade, bem como sua participação e valorização de seus interesses.

### **CARACTERIZAÇÃO DA CIDADE DE OIAPOQUE A PARTIR DA CONCEPÇÃO DA FRONTEIRA, RIO E RODOVIA**

O município de Oiapoque, localizado na fronteira setentrional brasileira, é constituído pela Vila Velha do Cassiporé, Taperebá e pelo distrito militar de Clevelândia do Norte. Limita-se com os municípios amapaenses de Calçoene, Serra do Navio, Pedra Branca do Amapari e Laranjal do Jari. A oeste possui cerca de 650 km de limite internacional com a Guiana Francesa e outros 50 km com o Suriname. Foi criado pela Lei nº 7.578 no dia 23 de maio de 1945.

Antes de se tornar município, Oiapoque era uma vila que teve como primeiro nome Martinica e mais tarde, em 1927, o General Rondon muda a

denominação daquela vila para o nome católico de Espírito Santo do Oiapoque. Passou a ser chamado Oiapoque, quando foi elevado à categoria de Município em 1945 (ALICINO, 1971).

De acordo com o IBGE (2010) possui uma área total de 22.625 km<sup>2</sup> e uma população de 20.509 habitantes, como já citado anteriormente. Possui três redes de acesso, através do transporte rodoviário, pela BR 156, o transporte fluvial, que é pouco utilizado, e o transporte aéreo.

Segundo Tostes (2012), Oiapoque possui um quantitativo expressivo de áreas protegidas divididas entre o Parque Nacional do Cabo Orange, Floresta Estadual do Amapá, Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque, Reservas Indígenas Uaçá e Juminã responsável pelos conflitos institucionais ao longo da BR-156. As áreas indígenas e de conservação podem ser verificadas na figura 3 (SEMA-AP, 2007). Conflitos estes entre os índios e as instituições governamentais que disputam áreas, de um lado para serem mantidas preservadas e sob domínio indígena, de outro para serem desmatadas para a conclusão da pavimentação da BR 156 e efetivação da mesma para trânsito na esfera estadual (Figura 2).

É importante compreender o processo de ocupação e dinâmica urbana da cidade de Oiapoque através de abordagens múltiplas. Santos (2013) define a cidade como “coleção de elementos inter-relacionados, tanto humanos quanto físicos”. O autor destaca que provavelmente não há outra obra humana formada por uma rede tão diversa de objetos e ações acumuladas ao longo do tempo, logo, a cidade seria a composição de múltiplas relações (econômicas, políticas, sociais e culturais) estabelecidas, sobretudo, entre diferentes tipos de atores.

Sobre este aspecto, destacou-se que as principais relações da cidade de Oiapoque, fronteira, rio e rodovia poderiam inclusive, ser entendidas sob a lógica da gestão das cidades amapaenses, com planejamento deficiente. Tostes (2007) considera como um dos fatores para a ausência de planejamento nas cidades amapaenses a desorganização institucional entre as esferas de poder (municipal, estadual e federal).

Partindo da ideia do mesmo autor, observa-se a fronteira, como objeto intrinsecamente vinculado ao domínio do território e defesa em escala nacional, que pertence à esfera federal. O rio, objeto da paisagem urbana, que gera o pertencimento ao lugar, relacionado com a escala local, pertencente à esfera municipal. A rodovia, como componente estratégico para a integração entre os municípios, em escala regional, pertence à esfera estadual. Desta forma define-se metodologicamente o alcance da tríplice abordagem a cidade de Oiapoque em analogia com esferas de poder sobre a problemática institucional do planejamento.



Figura 2.- Unidades de Conservação e áreas indígenas do Amapá.  
 Fonte: Base Sirgas. Adaptação: A. J. Feijão (2017).

Entende-se necessário um olhar detalhado sobre a cidade de Oiapoque sob as distintas abordagens institucionais (Municipal, Estadual e Federal) atuantes sobre a mesma. As esferas de poder correspondem às seguintes compreensões da geografia sobre as escalas geográficas.

INSTITUIÇÕES	ESFERAS DE PODER	ESCALAS GEOGRÁFICAS
Municipal	Local	Lugar, paisagem.
Estadual	Regional	Regional, território, integração do estado.
Federal	Nacional	Território, nação, planos e programas.

Quadro 1.- Abordagens institucionais na cidade de Oiapoque.  
 Fonte: Autores.

### CIDADE DA FRONTEIRA

Restringida à escala nacional privilegiando suas funções demarcatórias, reais e simbólicas, a fronteira designa uma descontinuidade política, o limite jurídico da soberania e da competência territorial de um Estado. Hoje, o maior interesse sobre o espaço geográfico fronteiriço está na maneira como ele é socialmente construído, gerido e como impacta nas práticas diárias de cada pessoa (SILVA, 2014).

As cidades amapaenses têm suas origens da colonização de povoamento e defesa do território nacional ainda no século XIX. A defesa da fronteira sempre foi a principal preocupação das esferas institucionais. Por este motivo, inclusive o – Oiapoque- que é fronteira brasileira com a Guiana, foi transformado em município em 1945 (PORTO, 2007). Sobre a condição fronteiriça observa-se que se trata uma questão fundamental para entender a cidade de Oiapoque, onde a defesa da fronteira sempre foi a principal preocupação das esferas institucionais (TOSTES, 2014).

Segundo Silva (2014), de todas as fronteiras sul-americanas, a única que possui um ponto de confluência entre um país sul-americano e um país europeu é o contato estabelecido entre o estado do Amapá, ente federado do Brasil, e a Guiana Francesa, um departamento ultramarino da França na América do Sul. De acordo com o mesmo autor, Oiapoque apresenta uma influência direta do comportamento econômico, social, político e cultural de comunas da Guiana Francesa como de Camopi, Saint-Georges-de-L'Oyapock e Cayenne. As influências, evidentemente, são uma marca das cidades gêmeas de um modo geral, que as conferem certa singularidade por isso. (Figura 3).

Oiapoque está inserido no mosaico de diversidades que compõem o estado do Amapá conforme mostra (Figura 3). Além da diversidade que abrange toda área, existe a região da faixa de fronteira política brasileira caracteriza-se geograficamente por ser uma faixa de até 150 km de largura ao longo dos 15.719 km da fronteira terrestre brasileira, a qual abrange 588 municípios de 11 Unidades da Federação: Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, Rondônia Roraima e Santa Catarina. Essa área corresponde a 27% do território brasileiro e reúne uma população estimada em dez milhões de habitantes. (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, 2009 *apud* SANTOS 2012).

No ano de 1985, foi implantado um grande projeto do poder público federal que visou resguardar a faixa de fronteira setentrional da região amazônica. Esse corresponde ao Projeto Calha Norte (PCN), que teve como finalidade principal proteger a fronteira Norte da Amazônia através de ações nos setores de infraestrutura viária, energética e de comunicações, educação e saúde, apoio às comunidades e aos grupos indígenas, aparelhamento de órgãos policiais e judiciários, além de fiscalização do movimento na área de fronteira (SANTOS, 2012).

Um dos marcos norteadores para o estudo da fronteira no Brasil é sem dúvida o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF), que segundo Brasil (2005) é uma iniciativa do Governo Federal de definir diretrizes, estratégias e instrumentos para o desenvolvimento da Faixa de Fronteira, através



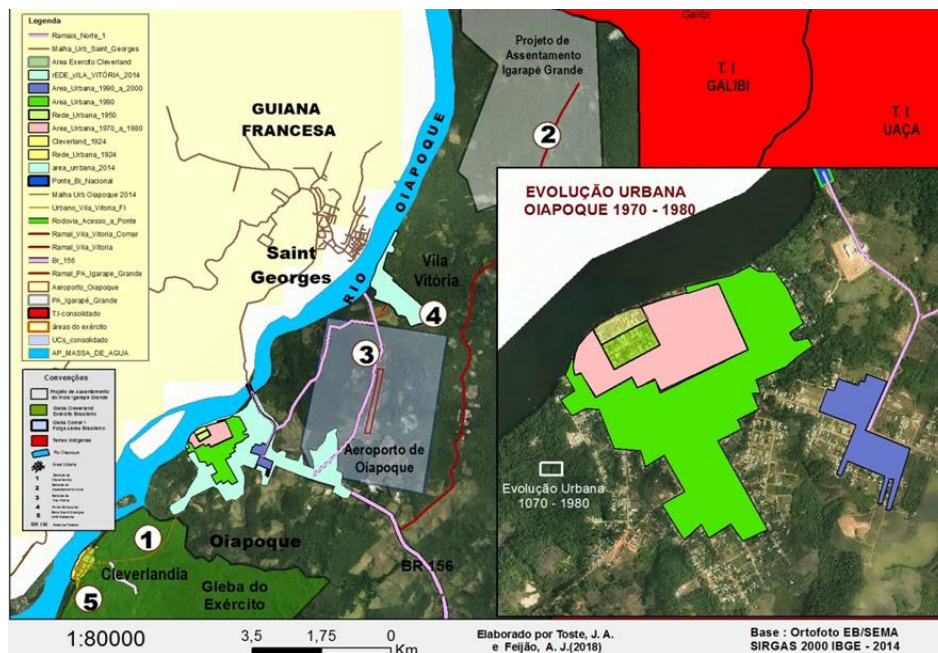


Figura 4.- Núcleo urbano da cidade de Oiapoque e o contexto de evolução urbana.  
Fonte: Adaptação: Tostes e Feijão (2018).

## CIDADE DO RIO

Um rio tem em si um papel geográfico e político vital. Da mesma forma que suas águas levam o progresso, ao ser uma alternativa de transporte fluvial, suas águas alimentam terras em seubiossistema gerando diversidade na flora e na fauna, preservando todas as suas formas de vida. Muitas vezes, um rio é, também, referência para determinar limites, como é o caso de algumas fronteiras, assim como a que o rio Oiapoque separa o Brasil da Guiana Francesa.

Segundo Gorski (2010) rio é uma referência de lugar e espaço, integra a identidade de um povo. Ele é um elemento estruturador de uma paisagem. O rio Oiapoque se enquadra nesses conceitos, pois além de integrar a identidade dos moradores de Oiapoque, integra a dos moradores de Saint George, e é um elemento estruturador e determinante na paisagem e na fronteira entre o Brasil e a Guiana. O rio também proporcionará, futuramente, a interligação e integração entre os países, através da ponte Binacional construída sob ele. O limite internacional do Brasil com a Guiana Francesa é feito em grande parte pelo curso do rio Oiapoque, sendo, portanto, uma fronteira fluvial.

Este é o mais destacado dos papéis geopolíticos do rio Oiapoque: o de desenhar uma fronteira. Depois de ter sido campo de muitos conflitos e muito derramamento de sangue, conflitos onde se confrontavam franceses e portugueses, e, em seguida brasileiros, conflitos que perduravam três séculos, “300 anos de disputas territoriais” (VIEIRA, 2007).

No que se refere às dinâmicas mais intensas sobre a cidade de Oiapoque pode-se dizer que sobre o rio, ocorreram ou ocorrem dinâmicas que contribuíram para modificar ou alterar a paisagem urbana da cidade. (TOSTES, 2014) Através do rio uma série de ações relacionadas às atividades migratórias, clandestinas, turísticas, ambientais e da influência das atividades de garimpo foram constituídas.

Dentro dos conceitos correlacionados, e absorvendo sobre o lugar e paisagem, de acordo com ANTUNES (2009) o rio Oiapoque é determinante para paisagem urbana da cidade, que não mais se caracteriza como uma cidade ribeirinha, porém como uma cidade beira-rio, sendo o rio elemento indispensável para a interação fronteiriça, haja vista que o rio funciona como linha divisória da fronteira internacional. Com relação ao componente da paisagem urbana, o mesmo foi destacado como muito importante e o mais atrativo de todos os componentes da paisagem Oiapoqueense.

Como linha divisória de fronteira internacional, esse rio aproxima as duas cidades-gêmeas - Oiapoque e Saint Georges- através do movimento das catraias que polariza e mobiliza as interações da zona de fronteira. O monopólio desse serviço pertence aos brasileiros que mantêm em funcionamento cerca de 100 embarcações. O rio Oiapoque é determinante para a configuração da paisagem urbana, haja vista o que sua dinâmica influencia, não somente na orla, mas, na cidade de Oiapoque.

Para os brasileiros, atravessar para a Guiana Francesa é viver a expectativa de dias melhores. Para os guianenses e franceses, atravessar o rio Oiapoque é comprar mercadorias, o que já foi proibido pelo governo da Guiana, e usufruir de diversões incluindo-se a prostituição. Uma parte específica da estrutura de Oiapoque foi adequada para atender aos estrangeiros em suas necessidades, sendo que boa parte da economia da cidade gira em torno dos recursos advindos dessas atividades, trazendo implicações na configuração da Paisagem Urbana (SILVA, 2014).

A preocupação com a água, logo, com os rios, foi um pouco tardia. Porém, a ONU começou a se mostrar preocupada e nas conferências internacionais produziu algumas recomendações. De acordo com Gorski (2010) em 1992, mesmo ano da ECO-92, ocorreu a Conferência Internacional da ONU sobre Água e Meio Ambiente, em Dublin, Irlanda, consagrando a Declaração de Dublin:

Foram produzidas recomendações e um programa de ação intitulado a Água e o Desenvolvimento Sustentável, explicitando a relação entre a água e a diminuição da pobreza e das doenças; a necessidade das medidas de proteção contra desastres naturais; a conservação e o reaproveitamento de água potável ao meio rural; a proteção dos sistemas aquáticos e as questões transfronteiriças. Nessa conferência, foi reconhecida, ainda, a existência de conflitos geopolíticos derivados da posse das bacias hidrográficas. Identificou-se que a crise da água era, frequentemente, uma crise de governabilidade (GORSKI, 2010, p.92).

O rio representa o meio e a mediação das interações transfronteiriças, das tramas e dos dramas socioculturais que se materializam nos movimentos pendulares na fronteira. Já como espaço simbólico, pouco resta do imaginário, das crenças, lendas, cosmologias e mitos ligados à floresta e ao misterioso universo das águas (CRUZ, 2008 apud NASCIMENTO, 2009), pois, as atenções estão agora voltadas para a dinâmica das interações transfronteiriças, na qual o rio parece representar, tão somente, via de comunicação e limite natural entre as duas cidades (Figura 5).



Figura 5.- Orla, rio Oiapoque.

Fonte: Tostes (2017).

### Segundo Martin:

“Tome-se o exemplo de um rio. Para o demarcador, ele pode ser considerado um bom limite natural. Para o delimitador, entretanto, nem sempre, já que se o rio servir de eixo civilizatório como o Nilo, ele agirá como elemento de integração e não de separação” (MARTIN. 1998 pg. 49).

Considerado uma fronteira natural, um rio assim como outros acidentes naturais muitas vezes passa a fazer papel de fronteira (marcos naturais, que independem de ação humana), definido assim com a intenção de trazer uma solução para delimitar e demarcar territórios, principalmente no que tange as disputas ou contendas entre povos ou outros países envolvidos. O rio Oiapoque delimita e demarca a fronteira entre o Brasil e a França, assim como tem o papel de interliga-los através da construção da ponte binacional.

## CIDADE DA RODOVIA

Para diminuir as dificuldades de transportes que existiam entre Oiapoque e outros municípios, devido à distância entre eles e também ao acesso dificultado para se chegar à fronteira setentrional amapaense, foi que em 27 de dezembro de 1970 efetivou-se a conclusão da Rodovia Federal BR-156, conectando Macapá a Oiapoque.

É relevante destacar que a ocupação destas áreas fronteiriças, a abertura da BR-156 em direção ao Oiapoque em 1979, teve além do que havia mencionado objetivo de ampliar o acesso às áreas com maior potencial agrícola ao norte amapaense e incentivar o comércio com a região do Caribe (PORTO, 2007). Com a abertura da BR-156 inicia-se um importante momento para o contexto de integração do Estado, caracterizado como um dos principais vetores de crescimento e de transformações no cenário amapaense.

O acesso dificultado pela rodovia para chegar à fronteira, bem como a carência de ações públicas eficazes, implicam uma precária qualidade dos serviços básicos oferecidos para a população e aos visitantes, tais como, ineficiência nos sistemas de saúde, energia, no tratamento e abastecimento de água, na coleta de esgoto, na pavimentação de ruas da cidade, bem como precariedade na infraestrutura de alguns espaços públicos destinados ao lazer e ao turismo dos que nessa cidade transitam (TOSTES, 2012).

Inúmeras propostas de desenvolvimento regional têm no sistema de transporte uma das suas peças chaves. O argumento básico é que a redução dos custos de transporte integra as regiões isoladas aos grandes centros industriais e urbanos, o que tende a favorecer seu desenvolvimento. Um sistema de transporte mais eficiente certamente ajuda a integração regional (TOSTES, 2012). A rodovia BR 156 passa por municípios com importância histórica, cultural, econômica e paisagística, são eles: Laranjal do Jari, Macapá, Ferreira Gomes, Pracuúba, Tartarugalzinho, Amapá, Calçoene e Oiapoque. Penetra quase todos os ecossistemas apresentados no estado e, por outro lado, os nove municípios que ela corta, bem como outros dois margeados, concentram muitos de seus pontos turísticos de acordo com a Secretaria de Estado do Turismo (SETUR) (TOSTES, 2012).

O trecho da BR 156 o qual ainda não se encontra pavimentada é um dos fatores que ainda contribui para o retardo do desenvolvimento urbano, econômico e social da cidade de Oiapoque a partir dos entraves encontrados para a chegada de produtos e do “progresso” no local.

A cidade rodovia considera Oiapoque sob os níveis de integração regional no estado do Amapá; os níveis de integração com o Platô das Guianas; novas dinâmicas territoriais de ocupação; conflitos com as reservas indígenas; a formação das áreas protegidas (TOSTES, 2014). Esses novos níveis de integração estão relacionados ao livre acesso que o Platô das Guianas terá ao Porto de Santana, ao aeroporto

internacional de Macapá, e a fauna e flora de nossas florestas no decorrer das margens da BR 156.

Para Tostes (2011), é importante ressaltar que a rodovia BR 156 apresenta entraves para serem resolvidos de ordem ambiental em terras indígenas e também a alocação de recursos federais da União para concretização do trecho da rodovia. Os indígenas estão articulados para que existam compensações pelo asfaltamento da rodovia ao longo de suas reservas. A BR 156 corta, diretamente, 8 aldeias indígenas no vale da reserva Uaçá, localizado em Oiapoque, e isso é analisado pelos dirigentes indígenas de forma bem cautelosa. Sabem que a pavimentação irá facilitar o escoamento da produção e deslocamento de pessoas indígenas. Mas seus representantes querem construção de escolas, instalação de postos de saúde, tratamento de água, concurso público para funcionários para aquelas localidades e outras benesses.

O segundo condicionante que se refere à própria expansão urbana da cidade, cujo principal indutor é a BR-156, que age como vetor da expansão, já que são comuns as construções de baixa renda entremeadas com pontos comerciais de pequeno porte, além da localização de alguns marcos referenciais mais recentes como o Terminal Rodoviário, o Estádio Municipal e o Campus Universitário Federal. A maioria desses marcos está localizada às margens da rodovia, sendo que esta já é parte integrante da área urbana no trecho considerado (NASCIMENTO, 2009).

As novas conjunturas que serão geradas no cenário sócio espacial e político em função da consolidação da BR-156 e da Ponte Binacional refletirão as implicações desse contexto de fronteira nas novas configurações da Paisagem Urbana de Oiapoque, em função dos fluxos transfronteiriços, posto que as influências das interações, mesmo difusas, sem acordos e regulamentações bilaterais definidas, já acontecem a bastante tempo entre Oiapoque e Saint Georges (Figura 6).



Figura 6.- BR-156. Trecho ainda não pavimentado da BR 156, até a cidade de Oiapoque.  
Fonte: Tostes, 2016.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A reflexão teórico-metodológica realizada para aprofundar as discussões sobre as três abordagens (fronteira, rio e rodovia), leva em conta a relevância da condição tão peculiar que a cidade de Oiapoque se insere a partir da perspectiva de tais abordagens que interagem para o desenvolvimento regional e a favor do planejamento urbano e desenvolvimento local, possibilitando compreender qual o papel das esferas institucionais, e sua contribuição frente à relevância que essa cidade tem para o estado do Amapá.

O perfil da cidade fronteira tem sido marcado basicamente pela sazonalidade das políticas a níveis federais e estaduais, explicitado na forma como Brasil e França conduzem as relações internacionais, deixando na periferia o estado do Amapá e a Guiana Francesa. As cidades rio e rodovia, também são dissociadas e pouco integradoras no que se refere ao exercício de múltiplas abordagens e dinâmicas urbanas pensadas dentro do planejamento e do mosaico de diversidades existentes de um lado e de outro da fronteira.

Essa abordagem sobre a dinâmica urbana e planejamento reforçam os conceitos de Barcellos e Barcellos (2004) que situam o planejamento urbano sob a visão sistêmica, que se dá de uma maneira adversa à abordagem da gestão pública. O planejamento, sobretudo é considerado uma ferramenta e alternativa para a um planejamento participativo e com visão de futuro compartilhada.

A perspectiva de um planejamento sistêmico que entenda e considere as abordagens escolhidas sobre a cidade de Oiapoque têm importância significativa para o desenvolvimento regional quando se propõe a compreender qual o papel das esferas institucionais e suas contribuições frente à relevância que a cidade de Oiapoque tem para o estado do Amapá.

## BIBLIOGRAFIA

ARQUIED. *Plano emergencial para gestão do município de Oiapoque*. Governo do Estado do Amapá. Macapá: ARQUIED, 2002.

BARCELLOS, P. F.; BARCELLOS, L. F. Planejamento urbano sob perspectiva sistêmica: considerações sobre a função social da propriedade e a preocupação ambiental. *Revista FAE*, 7 (1): 129-137, 2004.

BRASIL. *Estatuto da cidade: guia para a implementação pelos municípios e cidadãos*. Lei n. 10.257 de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília: Câmara dos deputados, Coordenação de Publicações, 2001.

\_\_\_\_\_. Ministério da Integração Nacional. *Proposta de reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira*. Brasília, 2005.

\_\_\_\_\_. Decreto-Lei nº 7.578, de 23 de Maio de 1945. *Fixa a divisão administrativa e judiciária do Território Federal do Amapá*. Disponível em:

<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-7578-23-maio-1945-417350-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 23 mai2014a.

\_\_\_\_. Lei nº 6.634 de 02/05/1979. *Dispõe sobre a Faixa de Fronteira, altera o Decreto-lei nº 1.135, de 3 de dezembro de 1970, e dá outras providências.* Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6634.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6634.htm)> Acesso em: 23 mai 2014b.

\_\_\_\_. Decreto nº 2.200 de 08/04/1997. *Promulga o Acordo-Quadro de Cooperação, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, em Paris, em 28 de maio de 1996.* Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1997/D2200.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1997/D2200.htm)> Acesso em: 23 mai 2014c.

\_\_\_\_. Decreto nº 6.250 de 06/11/2007. *Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, relativo à Construção de uma Ponte Rodoviária sobre o Rio Oiapoque ligando a Guiana Francesa.* Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6250.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6250.htm)> Acesso em: 23 mai2014d.

CARDOSO, A. C. *Possibilidades do estatuto da cidade para as cidades da Amazônia.* Observatório de políticas públicas da Amazônia – COMOVA. Belém: 2008.

CARVALHO, S. N. Condicionantes e possibilidades do planejamento urbano. In: VITTE, C. C. S.; KEINERT, T. M. M. *Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana: discussões teórico-metodológicas.* Rio de Janeiro: Bertrand, 2009.

CONTE, M. I. *A ponte sobre o Rio Oiapoque: uma ponte “transoceânica” entre o Brasil e a França. O Mercosul e a União Europeia?* 2007. 145 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo, 2009.

CORREA, R. L. *O Espaço Urbano.* Rio de Janeiro: Ática, 2005.

FACUNDES, F. S. *Dinâmicas de uso e de ocupação do território na Fronteira Amazônica: Rodovia Perimetral Norte, estado do Amapá.* 2013. 170 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional, Macapá, 2013.

FEIJÃO, A. J. *Cartografia de Unidades de Conservação e Terras Indígenas.* Base Sirgas. Macapá, 2017.

\_\_\_\_. *Cartografia de Localização do Município de Oiapoque.* Base DNPM. Macapá, 2017.

FERRARI JUNIOR, J. C. *Limites e potencialidades do planejamento urbano: uma discussão sobre os pilares e aspectos recentes da organização especial das cidades brasileiras.* Estudos Geográficos, Rio Claro, ano 02, v. 01, p. 15-28, jun. 2004.

GANGER, S. *Guiana francesa, um território europeu e caribenho em via de “sul-americanização” ? »*, *Confins* [Online], 4 | 2008. consultado o 20 Julho 2016. URL : <http://confins.revues.org/5003> ; DOI : 10.4000/confins.5003

GHETTI, I. B. L. *A questão urbana no universo fronteiriço: sobre a fronteira internacional de Ponta Porã – MS.* Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie: São Paulo, 2008.

GORSKI, M. C. B. *Rios e Cidades – Ruptura e Reconciliação.* Editora: Senac, 2010.

- IBGE. (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). *Censo demográfico*, 2010.
- IIRSA. *IIRSA 10 anos depois: Suas conquistas e desafios* 1ª. Edición Buenos Aires : BID-INTAL, 2011
- LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. *Fundamentos de metodologia científica*. 5ª ed. São Paulo. Atlas: 2003.
- LEFEBVRE, H. *O direito a cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- MARTIN, R. A. *Fronteiras e nações*. São Paulo: Contexto, 1998.
- NASCIMENTO, D.M.; COUTO, A.C.O.; FERREIRA, A.S. Estado, Fronteira e Redes na Amazônia: uma contribuição ao debate. In: PORTO, J. L. R.; NASCIMENTO, D.M. (Org.) *Interações Fronteiriças no Platô das Guianas: novas construções, novas territorialidades*. Macapá: Editora, 2010.
- NASCIMENTO, J. A. S.; MAURO, C. A. A sustentabilidade ambiental urbana a partir de uma perspectiva espacial: o caso das cidades Amazônia brasileira. *Mercator – Revista de Geografia UFC*, ano 5, n.9, 2006.
- NASCIMENTO, O. A. *Implicações do contexto da zona de fronteira/BR-156/Ponte Binacional na configuração da paisagem urbana de Oiapoque*. 2009. 140 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional, Macapá, 2009.
- OLIVEIRA, B. S. *Dinâmicas sociais na fronteira entre o estado do Amapá e a Guiana Francesa: Um estudo sobre Oiapoque, Vila Vitória do Oiapoque e Cayenne*. 2011. 126 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional, Macapá, 2011.
- PORTO, J. L. R. *Amapá: Principais Transformações Econômicas e Institucionais (1943-2000)*. 2ª Ed. Macapá: Edição do Autor, 2007.
- SANTOS, E. R. C. *Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas*. 2012. 276 f. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2012a.
- \_\_\_\_\_. Urbanização e rede urbana na Amazônia Setentrional Amapaense. *Revista Formação Online*. 19, 2 (19):107-131, jul./dez., 2012b.
- SANTOS, P. G. S. *A (Ultra) Periferia do Platô das Guianas: Novos planejamentos para usos da fronteira Amapá-Guiana Francesa (1992-2012)*. 2013. 137 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional, Macapá, 2013.
- SANTOS, R. S. *Instituições de Ensino Superior e o Desenvolvimento Local em Vitória da Conquista – BA*. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente. Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC). Orientador: Prof. Jaênes Alves. Ilhéus-Bahia, 2007. Disponível em [www.uesc.br](http://www.uesc.br). Acesso em: 14 de Jun. de 2016.
- SANTOS, S. S. *Complexas cidades: qual o planejamento urbano na perspectiva da teoria da complexidade*. In: Encontro Nacional ANPUR, 15. 2013. Recife – Pernambuco – Brasil. Anais em CD-ROM. Anpur, 2013. 17.
- SILVA, A. R. F. *Perspectivas das políticas territoriais na Faixa de Fronteira internacional da Amazônia Oriental Brasileira: Estados do Pará e Amapá*. Dissertação (Mestrado) –

Universidade Federal do Pará, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém, 2011.

SILVA, G. V. Desenvolvimento econômico em cidades da fronteira amazônica: ações, escalas e recursos para Oiaपोque-AP, *Confins* [Online], 17, 2013. Consultado o 14 Julho 2016. URL: <http://confins.revues.org/8250> ; DOI: 10.4000/confins.8250

SILVA, G. V. RÜCKERT, A. A. A fronteira Brasil-França. *Confins* [Online], 7, 2009. consultado em 14 Julho 2016. URL: <http://confins.revues.org/6040> ; DOI : 10.4000/confins.6040

SOARES, C. L. *A interface Vila Brasil, Ilha Bela (BR) e Camopi (FR): Implicações da migração para garimpos da fronteira Franco-Brasileira entre o Amapá e a Guiana Francesa*. 2012. 151 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional, Macapá, 2012.

TOSTES, J. A. Políticas urbanas intervencionistas nas cidades amazônicas: no Amapá, a encruzilhada entre a necessidade e a obrigação. In: *Anais do 12º Encontro Nacional ANPUR*. 2007 Belém – Pará – Brasil. Anais em CD-ROM. Anpur, 2007. 18 p.

\_\_\_\_\_. *Transformações Urbanas das Pequenas Cidades Amazônicas (AP) na Faixa de Fronteira Setentrional*. Rio de Janeiro: Publit, 2012.

\_\_\_\_\_. “*Aqui começa o Brasil*”: a cidade fronteira, cidade do rio e a cidade da rodovia. Disponível em <http://josealbertostes.blogspot.com.br/2014/02/aqui-comeca-o-brasil-cidade-fronteira.html?q=OIAPOQUE> Acesso em: 08 de fev. De 2014.

TOSTES, J. A.; FEIJÃO, A. J. *Cartografia Localização das Cidades-Gêmeas de Oiaपोque e Saint Georges*. Macapá, 2017.

\_\_\_\_\_. *Núcleo Urbano da Cidade De Oiaपोque e o Contexto De Evolução Urbana*. Macapá, 2018.

ROSSETTO, A.; ORTH, D.; ROSSETTO, C. O planejamento estratégico formulado a partir da participação da comunidade, utilizado como indutor do desenvolvimento sustentável de cidades. In: WICKERT, Ana Paula (Org.). *Arquitetura e urbanismo em debate*. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2005.

VEIGA, J. E. *Desenvolvimento Sustentável: o desafio do século XXI*. Rio de Janeiro: Garamond, 2010.

VIEIRA, A. O último grande garimpo brasileiro? *Revista Rolling Stone*. São Paulo. Spring Publicações Ltda, 2007.

VIEIRA, P. R. R. *Malária na área indígena: Espacialização dos casos autóctones no município de Oiaपोque – Amapá*. 2011. 101 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional, Macapá, 2011.

VOLVER A SUMARIO